

Co z budową tras tramwajowych w Szczecinie i nowymi tramwajami? Ambitne plany, ale w większości na razie mało realne

05.03.2024, Andrzej Kraśnicki jr

Jeśli nic się nie zmieni w podziale nowej puli eurofunduszy to Szczecin w najbliższych latach nie doczeka się ani tramwaju na osiedle Kaliny, ani na ul. Mieszka I, ani przedłużenia linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju.

31 stycznia opublikowaliśmy komentarz "Prezydent Szczecina podważa sens części trwającej już tramwajowej inwestycji za 100 mln zł? Poważny błąd na Krzekowie". Pisaliśmy w nim o tym, że w ramach tego przedsięwzięcia powstaje odcinek torów w kierunku osiedla Kaliny, który jednak długo nie zostanie wykorzystany. Zwróciliśmy uwagę na brak przygotowania miasta do nowej perspektywy unijnej pod kątem nowych inwestycji w sieć tramwajową.

Co z tramwajami na szczecińskim Krzekowie?

Po naszej publikacji zostaliśmy zaproszeni na rozmowę z Michałem Przepierą, zastępcą prezydenta Szczecina, który odpowiada za inwestycje. Był również Radosław Tumielewicz, dyrektor miejskiej spółki Szczecińskie Inwestycje Miejskie.

Poruszyliśmy najpierw wątek Krzekowa. Czy naprawdę nie warto było zbudować jeszcze kilkuset metrów torów od skrzyżowania z ul. Żołnierską do skrzyżowania z ul. Łukasieńskiego? Przypomnijmy: od wspomnianego skrzyżowania powstał tor o długości około 200 metrów - z myślą o przedłużeniu w przyszłości trasy do osiedla Kaliny i dalej ul. 26 Kwietnia. Gdyby już teraz tor był nieco dłuższy, prowadziłyby do dużych osiedli w

rejonie ul. Łukasieńskiego. Linia mogłaby być obsługiwana przez tramwaje jednokierunkowe.

- Nie mieliśmy już na to pieniędzy - tłumaczył nam Michał Przepiera.

O jakie kwoty chodzi? Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Żołnierską z ul. Szafera oraz nowy odcinek ul. Sosabowskiego kosztuje nieco ponad 100 mln zł. Z tego 56 mln zł sfinansowane zostanie z rządowej dotacji, która obejmuje dopłatę do budowy jezdni. Według Michała Przepiera, postulowane przez nas przedłużenie linii oznaczałoby koszt co najmniej 20 mln zł.

Miasto nie widzi możliwości wydania takiej kwoty. Chce mniej więcej tyle "odzyskać" z nowej puli eurofunduszy "pokazując" Unii Europejskiej część tramwajową takiego przedsięwzięcia jako inwestycję wartą dofinansowania

Co z projektami nowych linii tramwajowych w Szczecinie?

Co jednak z zupełnie nowymi inwestycjami tramwajowymi w nowej, trwającej już perspektywie unijnej? W naszym komentarzu zwróciliśmy uwagę, że miasto nie ma gotowych dokumentacji. W szufladach urzędu czeka jedynie nieco już zakurzony projekt przedłużenia linii tramwajowej wzdłuż ul. Ku Słońcu do granicy miasta z Mierzynem. Jest też projekt linii tramwajowej na Łasztowni od ul. Energetyków, wzdłuż Trasy Zamkowej do nowego Mostu Kłódnego (który nie wiadomo kiedy powstanie).

Dlaczego miasto nie przygotowało w ostatnich latach innych projektów? Takich jak chociażby linia wzdłuż ul. Mieszka I, czy też przedłużenie Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju na prawobrzeżu?

W poprzedniej perspektywie unijnej przekonaliśmy się, że przy ocenie wniosku o dofinansowanie posiadanie gotowej dokumentacji przynosi tyle samo punktów, co znacznie mniej skomplikowany program funkcjonalno-użytkowy - tłumaczył nam Michał Przepiera.

A ten może powstać bardzo szybko - dodał Radosław Tumielewicz.

Faktycznie, tzw. PFU jest znacznie mniej skomplikowany niż kompletny projekt z pozwoleniem na budowę. Nie powstaje jednak od ręki. W wypadku wspomnianych inwestycji to nawet rok pracy. Na jego podstawie powstaje dokumentacja, której czas realizacji, wraz z uzgodnieniami i pozwoleniami, to nawet dwa lata.

Zarówno Michał Przepiera jak i Radosław Tumielewicz przekonywali jednak, że do złożenia wniosków o dofinansowanie wystarczy opracowania, które miasto posiada już teraz. To zaś po prostu zwykła prezentacja.

Linie tramwajowe w Szczecinie. Co najpierw?

Prześledźmy więc najpierw, jakie linie nowej tramwajowe planuje Szczecin.

Według Michała Przepiery, "absolutny numer jeden" to wspomniane już przedłużenie linii tramwajowej wzdłuż ul. Ku Słońcu do granicy miasta z Mierzynem. To projekt omawiany od 2016 roku. W 2019 został wykreślony z planów, bo oferty w przetargu, z których najtańsza sięgała 90 mln zł, o ponad 26 mln zł przekraczały zakładany budżet.

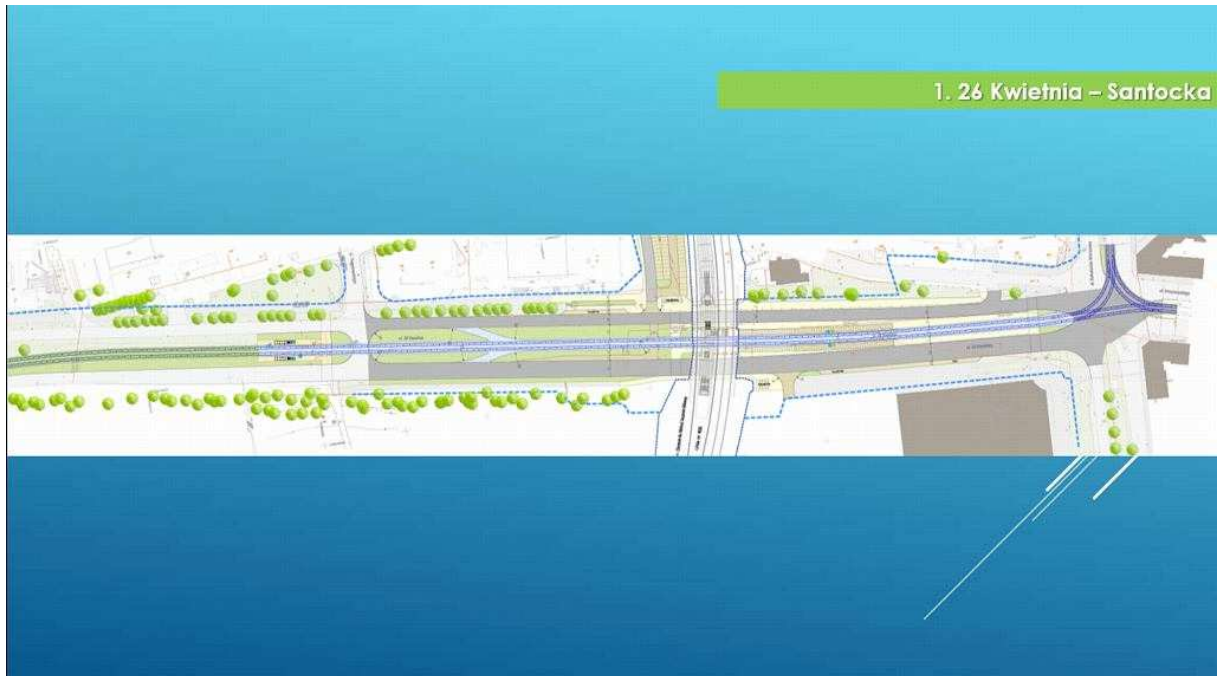
To przedsięwzięcie od początku budziło jednak wątpliwości. Czy inwestycja za tak duże pieniądze znacząco zmieni sytuację komunikacyjną na Gumieńcach? W burzliwej swego czasu dyskusji podkreślany był fakt, że w rejonie planowanej pętli - tuż przy centrum handlowym - nie ma miejsca na parking dla przesiadających się z auta do tramwaju. Jest oczywiście parking centrum handlowego, ale to teren prywatny i jak uczy doświadczenie, jeśli takie miejsce kierowcy sami wybierają na park&ride, to za wielogodzinny postój wprowadzane będą zaporowe opłaty.



Gumieńce. Plac, na którym ma powstać pętla tramwajowa na granicy Szczecina i Mierzyna fot. Andrzej Kraśnicki jr

Kolejny pomysł to budowa linii tramwajowej z Turzyna, przez ul. 26 Kwietnia, a następnie Santocką i Witkiewicza do rejonu skrzyżowania z ul.

Derdowskiego, czyli na pogranicze os. Kaliny i Pogodna. Przed sklepem "Syriusz" zaplanowana została tramwajowa końcówka umożliwiająca zmianę kierunku jazdy tramwajów dwukierunkowych. To tymczasowe rozwiązanie do czasu przedłużenia linii dalej ul. Witkiewicza do ul. Taczaka, Sosabowskiego i na os. Zawadzkiego.



Budowa linii wzdłuż ul. 26 Kwietnia. Odcinek od skrzyżowania z ul. Krzywoustego (z prawej) fot. Urząd Miasta



Budowa linii na os. Kaliny. Odcinek wzdłuż ul. 26 Kwietnia do skrzyżowania z ul. Santocką fot. Urząd Miasta

1. 26 Kwietnia – Santocka

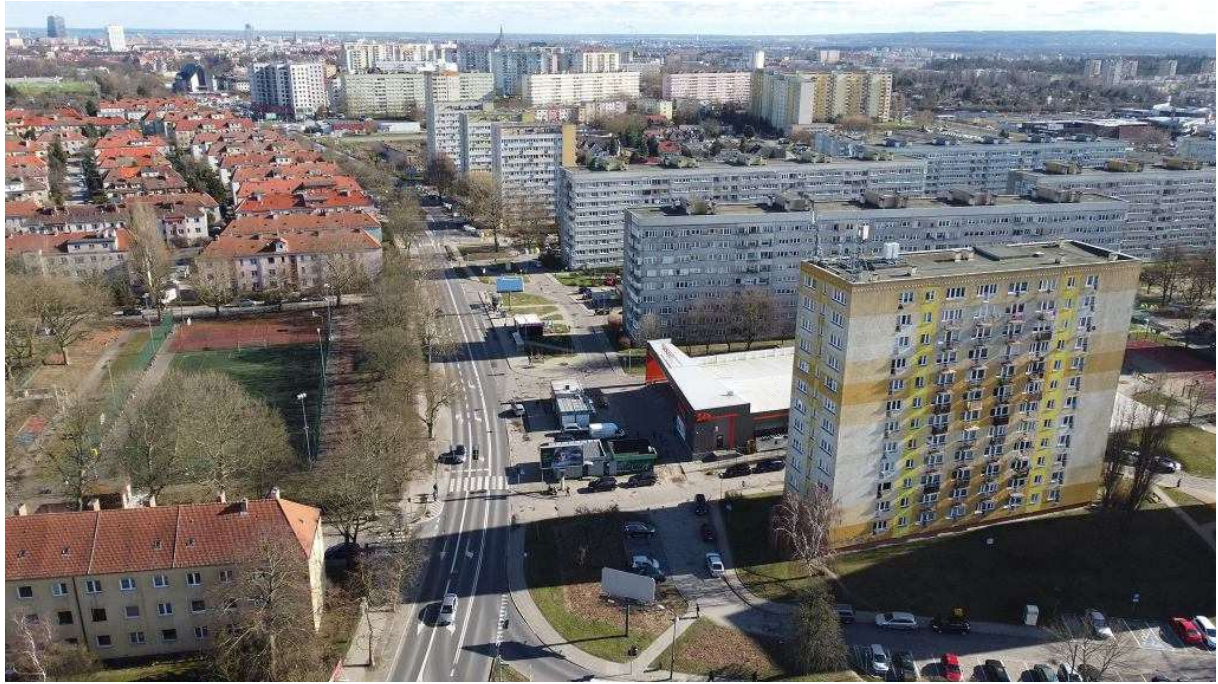


Budowa linii na os. Kaliny. Odcinek wzdłuż ul. Santockiej fot. Urząd Miasta

1. 26 Kwietnia – Santocka



Budowa linii na os. Kaliny. Odcinek wzdłuż ul. Witkiewicza fot. Urząd Miasta



Końcówka linii na os. Kaliny ma powstać przed sklepem Syriusz fot. Andrzej Kraśnicki jr

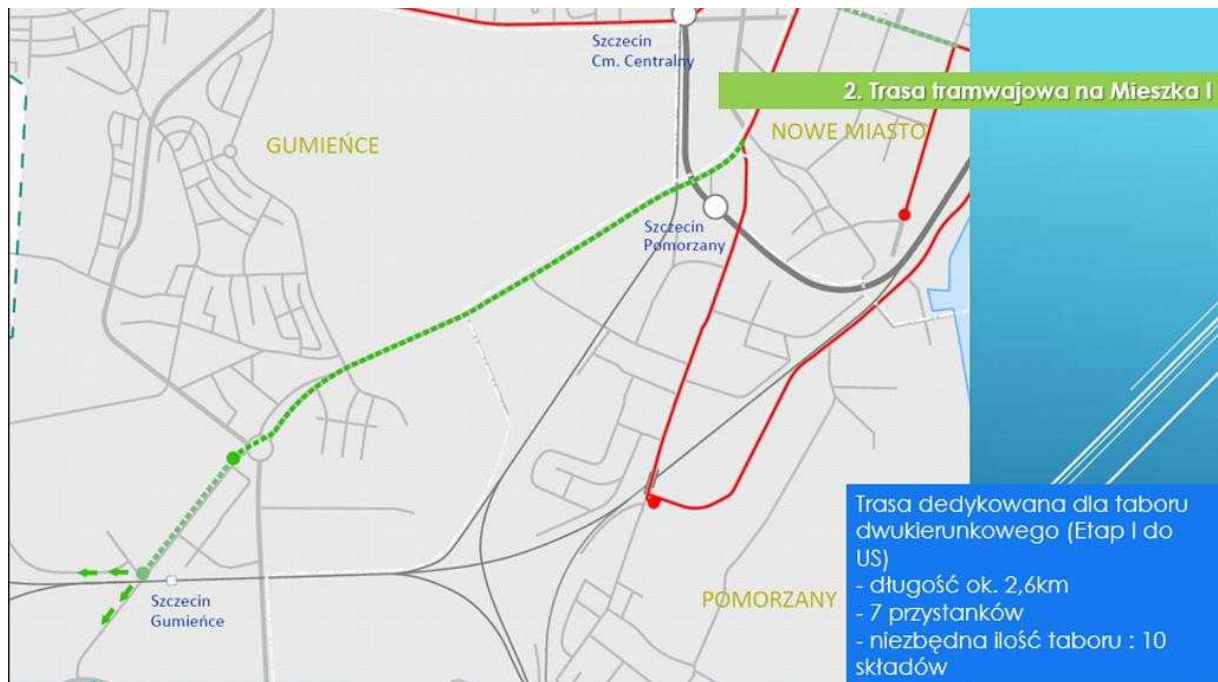
Michał Przepiera podkreśla, że nie ma już mowy o starych planach budowy linii tylko wzdłuż ul. 26 Kwietnia i dalej ul. Taczaka, bo budowa trasy z dala od osiedli nie ma sensu.

Ostrożne szacunki kosztów budowy trasy liczącej 2,2 km to 140 mln zł. Plan zakłada, że nową trasą pojechałaby nowa linia łącząca os. Kaliny z Dworcem Głównym, gdzie powstała ostatnio końcówka dla tramwajów dwukierunkowych. Do obsługi linii potrzeba od 8 do 10 takich pojazdów. Szczecin ma ich na razie sześć.

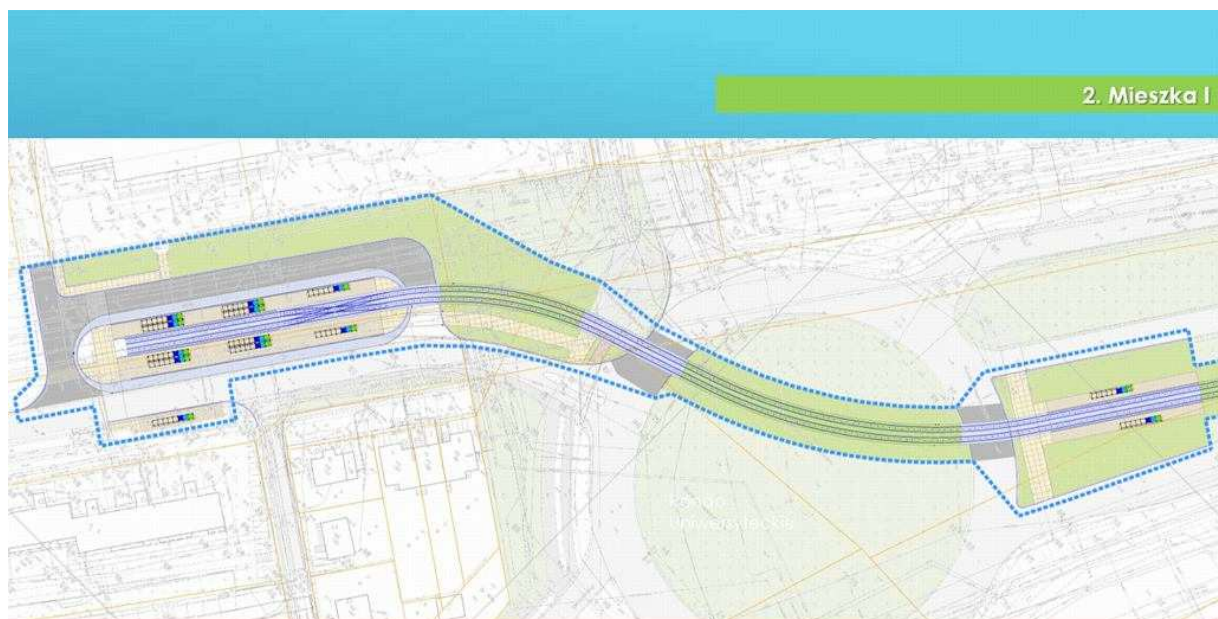
Co z linią na ul. Mieszka I?

Na kolejnych miejscach nieoficjalnego rankingu budowy nowych linii tramwajowych jest trasa wzdłuż ul. Mieszka I oraz przedłużenie Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju.

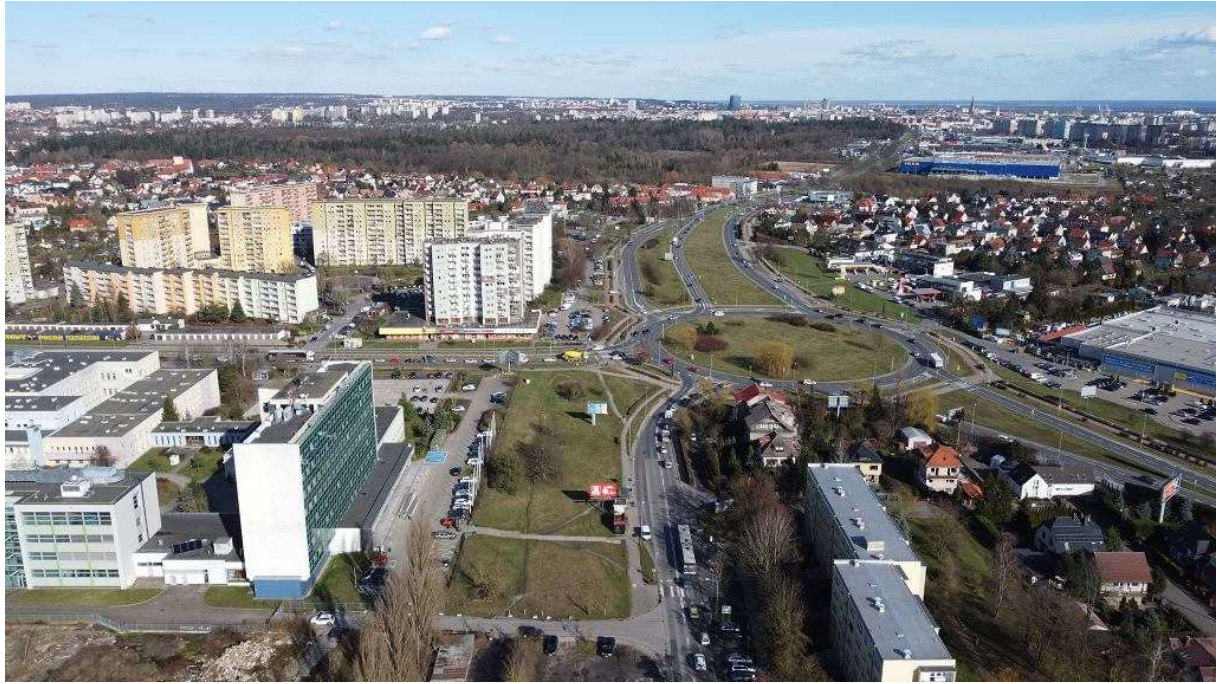
Przebieg tej pierwszej trasy jest dość prosty, bo już lata temu, w czasie modernizacji ul. Mieszka I powstała między jezdniami rezerwa terenowa pod tory. Plan zakłada, że tramwaje zakończą swoją trasę zaraz za rondem Uniwersyteckim, vis a vis wieżowca Uniwersytetu Szczecińskiego.



Budowa linii tramwajowej na ul. Mieszka I fot. Urząd Miasta



Budowa linii wzdłuż ul. Mieszka I. Końcówka za rondem Uniwersyteckim fot. Urząd Miasta



Budowa linii wzdłuż ul. Mieszka I. Końcówka ma powstać za rondem Uniwersyteckim, przy wieżowcu Uniwersytetu Szczecińskiego fot. Andrzej Kraśnicki jr

Szacunkowy koszt mającej 2,6 km długości trasy to 130 mln zł. Do obsługi jakiegokolwiek linii, która by tu przyjechała potrzeba dziesięciu tramwajów dwukierunkowych.

Co z drugim etapem budowy SST na prawobrzeżu

W przypadku Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju w kolejnym etapie jego budowy trasa ma zostać przedłużona z istniejącej pętli "Turkusowa", wzdłuż ulicy Przelotowej do pętli autobusowej "Słoneczne". Tu tramwaje miałyby skręcać w lewo, w ul. Łubinową i - jadąc między osiedlami Słoneczne i Majowe - dotrzeć do centrum handlowego przy skrzyżowaniu z ul. Struga. Tu ma powstać klasyczna pętla dla tramwajów jednokierunkowych.



Przedłużenie linii SST fot. Urząd Miasta



Osiedle Słoneczne. Linia SST ma zostać przedłużona wzdłuż ul. Pszennej do ronda, a następnie skrócić w lewo w ul. Łubinową fot. Andrzej Kraśnicki jr



Ulica Łubinowa. SST ma przebiegać między osiedlami fot. Andrzej Kraśnicki jr

Taki wariant budowy kolejnego odcinaka SST różni się od planów sprzed wielu lat, które zakładały poprowadzenie trasy w kierunku Kijewa. Tyle, że wówczas trasa prowadziłaby przez puste tereny do stosunkowo niewielkiego osiedla. Co ciekawe, właśnie na tym odcinku miasto planowało kiedyś budowę nowej zajezdni tramwajowej.



Plan budowy tramwaju SST w kierunku Kijewa zakładał poprowadzenie go przez pola. To na razie nie ma sensu fot. Andrzej Kraśnicki jr

Michał Przepiera nie ukrywa, że o ile w optymistycznym wariantcie budowa tramwaju na os. Kaliny ma jakieś szanse, to w wypadku dwóch pozostałych inwestycji są one mniejsze, a już na pewno trzeba by wybrać jedną z nich.

Trasy tramwajowe

Trasa	Długość	Ilość przystanków	Szacowany koszt	Ilość taboru	„Uwolnienie” taboru autobusowego
Budowa trasy tramwajowej na 26 Kwietnia	2,2km	6	140 mln PLN	8-10	12-14
Budowa trasy tramwajowej na Mieszka I	2,6km	7	130 mln PLN	10	12-14
Budowa trasy tramwajowej na Warszewo	2,1km	5	190 mln PLN	10	10-12
Budowa trasy tramwajowej na os. Słoneczne	2,4km	5	160 mln PLN	-	14-16

Podsumowanie inwestycji tramwajowych fot. Urząd Miasta

Linia tramwajowa do fabryki Vestas

Inną inwestycją, która zyskała obecnie najwyższy (obok tramwaju do Mierzyna) priorytet, jest modernizacja linii tramwajowej od ul. Matejki, poprzez ul. Malczewskiego, Dubois, Firlika, Druckiego-Lubeckiego do pętli Ludowa. Ma to związek z budową fabryki firmy Vestas, która powstaje na terenach dawnego ST3 Offshore.



Widok na pętlę Ludowa. W głębi fabryka Vestas fot. Andrzej Kraśnicki jr

Ponieważ linia tramwajowa w znacznej części poprowadzona jest środkiem jezdni, także ona - wraz z chodnikami - musi ulec przebudowie. Ostrożne szacunki mówią dziś o kosztach sięgających 334 mln zł. Z tego część tramwajowa ma kosztować 246 mln zł. I tylko do niej Unia Europejska dopłaci, finansując 75 proc. tej kwoty.



Tramwaj na szczecińskiej Łasztowni

Jest też wspomniany już projekt budowy linii przez Łasztownię wraz z budową Mostu Kłodnego. Tu jednak unijne dofinansowanie nie jest jednak przesądzone. W czasie debaty "Wyborczej" z udziałem ekonomistki prof. Anety Zelek Prezydent Krzystek tak mówił o budowie mostu Kłodnego:

- Walczyliśmy długo, żeby [most Kłodny] został uznany za obiekt o znaczeniu militarnym, i to się udało. Ale zabrakło nam punktów na przyznanie dofinansowania z puli środków rezerwowych. Będziemy się od tej decyzji odwoływać. Jest też możliwość, że będziemy aplikowali o środki na budowę mostu z puli na drogowy dostęp do portu. Chodzi o tonaż – chcemy, żeby ze szczecińskiego portu mogły wyjeżdżać samochody o ciężarze z ładunkiem do 150 ton i ten most by nam to gwarantował. Jednak bez dofinansowania zewnętrznego wydanie 300 mln zł byłoby dla nas bardzo trudne.

Trasa tramwajowa na szczecińskie Warszewo

Z bardziej dalekosiężnych planów wart odnotowania jest także zmodyfikowana wersja budowy tramwaju na Warszewo. Stare plany zakładały budowę linii od skrzyżowania ulic Krasieńskiego i Niemierzyńskiej i dalej tą pierwszą ulicą do ul. Przyjaciół Żołnierza, a potem ul. Wacisława w kierunku ul. Łącznej. Teraz pomysł zakłada, że linia zostanie przedłużona z Dworca Niebuszewo, wzdłuż ul. Orzeszkowej, a dalej ulicą Krasieńskiego i Duńską do ul. Szczecińskiej.

- Sprawdziliśmy to, tramwaje dadzą radę podjechać pod ulicę Duńską - wyjaśnił Radosław Tumielewicz.



Plan linii na Warszewo fot. Urząd Miasta

Co z nowymi tramwajami dla Szczecina?

A co z nowym taborem? Tu Michał Przepiera nie ukrywa, że nowe zakupy będą zależały od tego, ile pieniędzy ostatecznie Szczecin otrzyma w unijnej puli (m.in. z KPO) i ile zostanie po odliczeniu na inwestycje torowe.

Na razie pewne jest tylko to, że Szczecin pójdzie śladami Gdańska i w końcu przeprowadzi generalny remont tramwajów niskopodłogowych Swing. Przedsięwzięcie ma być rozłożone na trzy lata, a jego rozpoczęcie zostanie uwzględnione w najbliższych zmianach w budżecie miasta.

Piotr Krzystek o tramwajach

Co z tych wszystkich inwestycji torowych jest jednak tak naprawdę realne i kiedy? Nowe światło rzucił na ten problem prezydent Piotr Krzystek, który udzielił długiego wywiadu portalowi "Transport Publiczny".

Prezydent nie krył, że są problemy z funduszami unijnymi dla dużych miast.

- Będziemy zabiegali w Warszawie, żeby ta pula pieniędzy unijnych z nowej perspektywy dla dużych miast na zadania związane z infrastrukturą tramwajową jednak została zwiększona, bowiem obecna skala funduszy, którą mamy do zagospodarowania, jest niesatysfakcjonująca oraz znacznie niższa niż środki, jakie mieliśmy do tej pory - stwierdził prezydent Szczecina. - To bardzo ogranicza nasze możliwości, jeśli chodzi o modernizację lub budowę zupełnie nowych odcinków.

Co więcej, najprawdopodobniej, budowa linii na os. Kaliny, wzdłuż ul. Mieszka I, czy też dalszego ciągu SST, nie zmieści się w tej perspektywie.

- Tak więc zakładam, że ich powstanie to jest jednak kwestia następnej perspektywy unijnej - powiedział Piotr Krzystek.

Kolejna unijna perspektywa zacznie się dopiero w 2028 roku.

Linia tramwajowa na Pomorzany coraz droższa

Nie bez znaczenia, przy podziale obecnej puli eurofunduszy, jest jednak to, że to z niej trzeba będzie sfinansować dokończenie modernizacji linii przez ul. Kolumba i ul. Powstańców Wielkopolskich na Pomorzany. Nie udało się to w zakończonej z końcem 2023 roku perspektywie (możliwy finał to pierwsze miesiące 2026 roku), na dodatek koszty znacząco poszły w górę. I nie chodzi tylko o waloryzację.

Piotr Krzystek we wspomnianym wywiadzie podsumował, że - niezależnie od inwestycji na Łasztowni powiązanej z nowym mostem - można zatem liczyć na tramwaj do Mierzyna, modernizację linii do pętli Ludowa i zakup nowego taboru.

- Myślę, że te zadania, plus oczywiście Pomorzany, to będą takie trzy zadania, które być może uda się zacząć w tej perspektywie unijnej - powiedział prezydent. - Natomiast później, jeśli znajdą się jeszcze dodatkowe środki, będziemy zapewne rozważać pomiędzy trasami wzdłuż 26 Kwietnia oraz trasie na ulicy Mieszka I.

A co z przedłużeniem SST?

- To zapewne perspektywa dekady - powiedział Piotr Krzystek.